

地域交通DX推進プロジェクト「COMmmONS(コモンズ)」

2025年度 配車アプリ乗降実績データ標準化プロジェクト

乗降実績データ標準仕様(案)開発(配車アプリ) 技術検証レポート

Technical Report on the Development of Standard Specifications for Boarding Data (Ride-Hailing App)





(左から)アクセント株式会社 シニア・マネジャー 増田暁仁、
加藤由衣、鎌谷果凜、マネジャー 大八木啓

配車アプリの乗降実績データを“活かせる”ものに

公共ライドシェアは、地域の移動手段として広がりつつあります。一方で、乗降実績データの分析・活用には大きな壁が立ちはだかっています。

「同じ“乗車”を指しているはずなのに、項目の意味が違う」「分析のたびに、配車アプリ事業者ごとにデータを加工しなければならない」こうした負担が、地方公共団体のデータに基づく政策立案や事業評価を難しくしている——。この課題意識からスタートしたのが、「配車アプリ乗降実績データ標準化プロジェクト」です。

事業者ごとに異なる乗降実績データの標準化

本プロジェクトでは、配車アプリごとに異なる乗降実績データについて項目の意味や粒度、型などを整理し、標準仕様(案)を作成しました。また、「マッチ率」等、地方公共団体が事業評価で必要とする指標についても、算出方法と算出に必要なデータ項目を整理することで、配車アプリ事業者と地方公共団体が円滑に議論できるようになりました。

デマンド型交通一般への展開

本年度は別府市の公共ライドシェアをテーマとした標準仕様を検討しました。今後は、一般のタクシーなどを含む、デマンド型交通全般で利用可能な標準仕様策定に発展させていくことを目指します。

本編	
技術検証レポートについて	2
プロジェクトサマリー	3
目次	4
第1章 概要	
解決すべき社会課題と解決アプローチ	6
既存業務フローの課題と目指す業務フロー	7
実現したい価値、想定事業機会	8
本標準仕様(案)策定の全体フロー	9
実施体制・協力事業者一覧	10
第2章 標準仕様(案)調査の方法・結果	
調査の全体像	12
ヒアリング先・調査文献	13
調査結果	14
標準化結果	15
第3章 調査・検証	
検証仮説	23
調査・検証の全体像	24
KPI	25
調査・検証の様子	26
調査・検証の結果	27
第4章 まとめ	
成果と課題	36
将来展望	38
参考情報・用語集	39

第1章 概要

公共ライドシェアの導入が進む一方で、配車アプリ事業者ごとにデータの規格が異なり、地方公共団体におけるデータ統合・分析の負担が課題となっている。本プロジェクトでは、大分県別府市をフィールドとし、公共ライドシェア等の配車アプリの乗降実績データの現行仕様を調査。地方公共団体の分析ニーズも踏まえ、データの項目・定義・出力形式などの標準仕様(案)を策定する。これにより、配車アプリ事業者や地方公共団体の垣根を超えたデータの分析・活用を可能とし、データに基づく公共ライドシェア導入の検討等を可能とする。

解決すべき社会課題と解決アプローチ

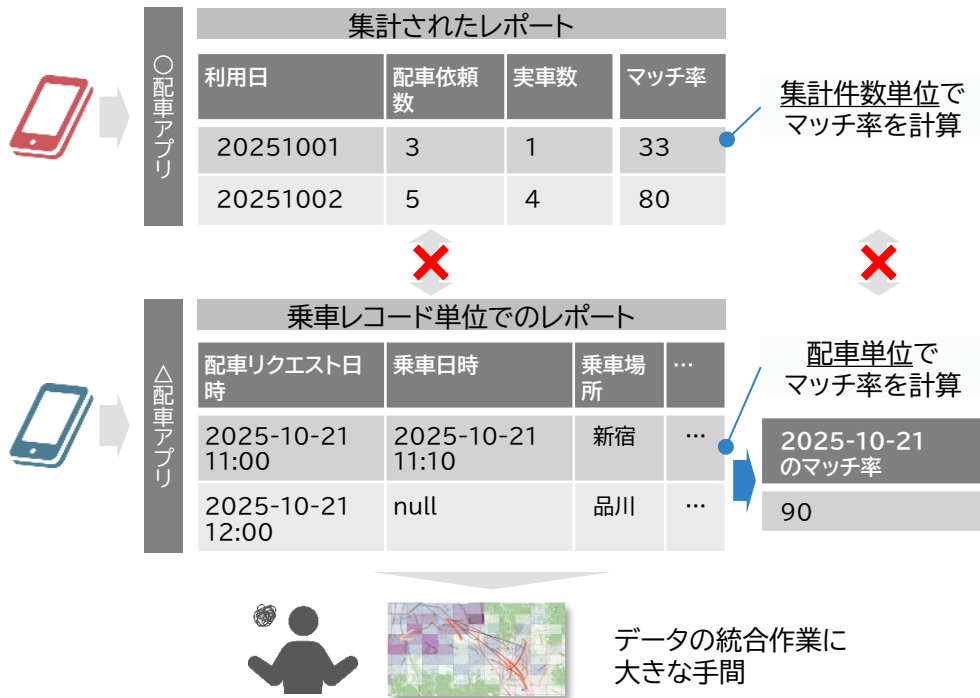
統一標準がないことで分析処理コストが高くなっている課題を解決すべく、個別システムに依存しない乗降実績データ(配車アプリ)の標準仕様(案)を策定する

解決すべき社会課題

独自仕様による乗降実績データの活用コストの増加

- 近年、「交通空白」の解消に向け、公共ライドシェアの導入や活用が各地域で進展している。これに伴い、マッチ率や待ち時間等を指標とした導入前後の効果検証や、継続的な運行改善に向けた分析の重要性が高まっている。
- このような取組を推進していくには、地域におけるデータ活用が必要不可欠といえる。
- 他方、公共ライドシェア等の配車アプリの乗降実績データの仕様は、配車アプリ事業者ごとに独自に定められており、複数の配車アプリから取得されるデータを統合して分析することのハードルとなっている。

例) マッチ率の求め方

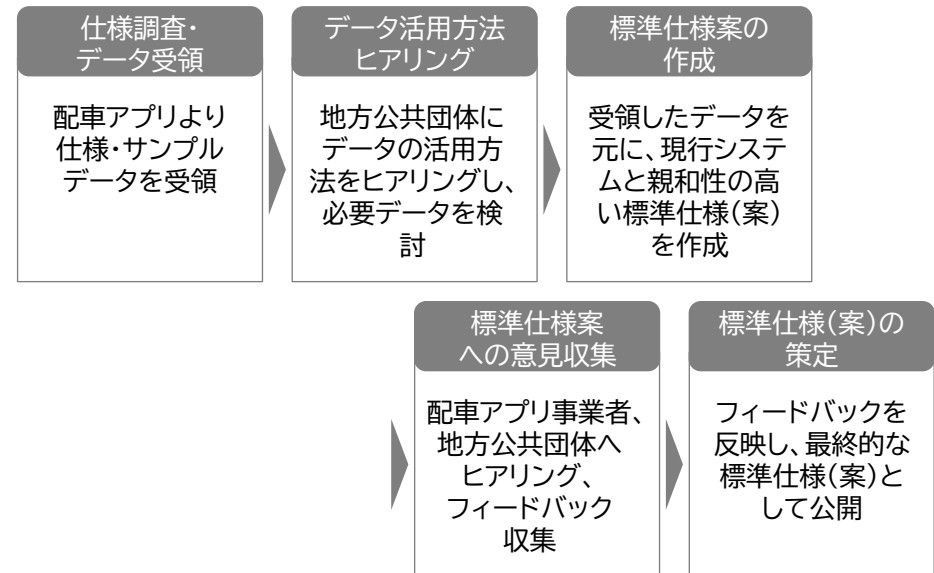


解決アプローチ

公共ライドシェアの導入検討や運用最適化を進める地方公共団体におけるデータ活用を想定し、配車アプリの乗降実績データの標準仕様(案)を策定した。

データ提供者・データ利用者双方の運用に耐えうる仕様の策定

- 標準仕様(案)検討の基礎とするため、別府市の公共ライドシェアに配車アプリ提供を行っている配車アプリ事業者であるGO株式会社及びUber Japan株式会社から現行業務で利用されている乗降実績データの仕様・サンプルデータを受領し、現行システムの仕様を把握した。
- 同時に、別府市に対してデータの活用方法をヒアリングし、ユースケースを基礎として必要なデータ項目を特定した。
- 現行システムとの親和性及び分析ニーズの双方の観点から標準仕様(案)を作成した。
- 作成した案を基に配車アプリ事業者および地方公共団体との意見交換等を行い、仕様案のブラッシュアップを進めた。



実現したい価値、想定事業機会

乗降実績データ(配車アプリ)の標準化により、データ変換等のコストを低下させ、地方公共団体におけるデータに基づく政策検討を推進する

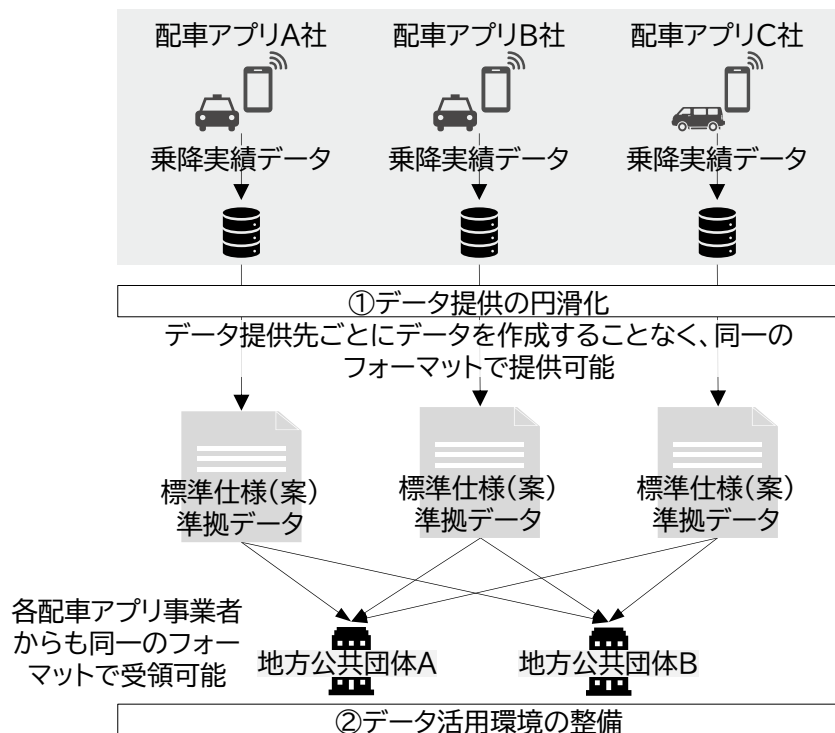
実現したい価値・目指す世界

地方公共団体等データ利用者へのデータ提供の円滑化

- 配車アプリ事業者ごとに異なる乗降実績データのフォーマットを標準仕様(案)へ統一することで、データ提供者である配車アプリ事業者とデータ利用者である地方公共団体等とが、標準仕様(案)を素案として提供するデータの内容やフォーマットについて会話することが可能となる。

データ活用環境の整備

- 乗降実績データ(配車アプリ)の形式が標準化されることで、地方公共団体等のデータ利用者は、フォーマットの解析や分析のためのデータ加工・統合を行うことなく配車アプリ事業者を横断した分析を行うことが可能となり、データに基づいた示唆を交通政策の検討等へ活用することが可能となる。



想定事業機会

利用者

- 地方公共団体
- 運行事業者
- 配車アプリ事業者

提供価値



- 乗降実績データ(配車アプリ)のデータ形式を標準仕様(案)に統一することでデータ提供にかかる調整や討議のコストを削減する。
- 地方公共団体等のデータ利用者は、データの解析や加工・統合等のコストが削減され、効率的な分析が可能となるため、データに基づく政策立案が容易になる。

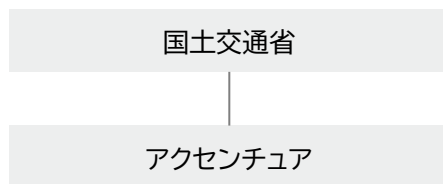
サービス展開 に向けた仮説

- 公共ライドシェアを導入している地方公共団体と配車アプリ事業者への調査およびヒアリングを通じ、データ利用者とデータ提供者双方が活用可能な配車アプリの標準仕様(案)を策定する。
- 標準仕様(案)に基づいたデータ提供や分析を行うことで、かかるコストを削減するとともに、客観的なデータに基づいた政策検討の推進に寄与する。

配車アプリ事業者から既存のデータ仕様に関する知見提供を受けると共に、実証フィールドである別府市等からデータ標準化に関する知見提供を受けた

実施体制

会社名/団体名	担当業務
 <p>国土交通省 国土交通省総合政策局 モビリティサービス推進課</p>	<ul style="list-style-type: none"> プロジェクト全体ディレクション
 <p>accenture アクセンチュア株式会社</p>	<ul style="list-style-type: none"> 企画管理/標準仕様(案)策定/調査業務



協力事業者

種別	地域	ステークホルダーの名称	役割
地方公共団体	別府市	 <p>別府市 別府市企画戦略部</p>	<ul style="list-style-type: none"> 公共ライドシェアの実証運行主体者としての知見提供
有識者	—	 <p>全自連 一般社団法人全国自治体ライドシェア連絡協議会</p>	<ul style="list-style-type: none"> 業界有識者としての知見提供 別府市との連携・調整
事業者	別府市	 <p>B-biz LINK 一般社団法人別府市産業連携・協働プラットフォームB-biz LINK</p>	<ul style="list-style-type: none"> 公共ライドシェアの実証運行事業者としての知見提供 別府市との連携・調整
事業者	—	GO株式会社	<ul style="list-style-type: none"> 配車アプリ事業者としての知見提供(公共ライドシェア)
事業者	—	Uber Japan 株式会社	<ul style="list-style-type: none"> 配車アプリ事業者としての知見提供(公共ライドシェア)

第2章 標準仕様(案)調査の方法・結果

配車アプリ事業者が提供する乗降実績データの仕様を調査すると共に、地方公共団体に対して現状の課題およびデータ活用ニーズのヒアリングを実施した。これらを踏まえ、公共ライドシェアの分析・活用に必要となるデータ項目を整理・定義した。配車アプリ事業者および地方公共団体との協議を通じて、データの項目・定義・出力形式に関する標準仕様(案)を策定した。

公共ライドシェアを実証運行する別府市および参画事業者にヒアリングした

ヒアリング先

#	業界	企業名	選定理由
1	地方公共団体	別府市	公共ライドシェアの実証運行の主体としてヒアリング先に選定
2	有識者	一般社団法人全国自治体ライドシェア連絡協議会	業界有識者としてヒアリング先に選定
3	事業者	一般社団法人別府市産業連携・協働プラットフォームB-biz LINK	公共ライドシェアの実証運行事業者としてヒアリング先に選定
4		GO株式会社	乗降実績データを出力する配車アプリ事業者としてヒアリング先に選定
5		Uber Japan株式会社	乗降実績データを出力する配車アプリ事業者としてヒアリング先に選定

調査文献

#	文献名	選定理由	URL
1	GO 配車アプリ	本事業に提供されるアプリケーションのため	https://go.goinc.jp/
2	Uber 配車アプリ	本事業に提供されるアプリケーションのため	https://www.uber.com/jp/ja/

標準仕様書(案)

ERD(案)

データモデル定義書(案)

4. データ項目詳細定義
フィールド定義 乗務実績データ (1/2)



No.	フィールド名	型	必須	一意	参照	注
1	乗客ID	string	○	○	なし	乗客ID
2	ユーザー登録電話番号	user_phone_name	○	○	なし	乗客ID
3	ユーザー性別	user_gender	○	○	なし	乗客ID
4	ユーザー年齢	user_age	○	○	なし	乗客ID
5	乗客タテマシID	dispatch_vehicle_id	○	○	date-time	2025-10-01T12:00:00
6	乗客乗車ID	dispatch_arrangement_id	○	○	date-time	2025-10-01T12:00:00
7	キャンセルID	cancellation_id	○	○	date-time	2025-10-01T12:00:00
8	乗客タテマシ区分	trip_vehicle_type	○	○	enum	なし
9	乗務員ID	operation_driver_id	○	○	enum	なし



```

{
  "schemas": [
    {
      "url": "http://json-schema.org/draft-07/schema#",
      "title": "乗客登録データ項目詳細定義 (乗客アプリ)",
      "type": "object",
      "description": "乗客登録データ項目詳細定義 (乗客アプリ) に関するJSON Schema (No.1-18) による定義。乗客登録に関する情報をフラットなレコードとして定義しています。",
      "examples": [
        {
          "id": "1",
          "attributes": {}
        }
      ]
    },
    {
      "url": "http://json-schema.org/draft-07/schema#",
      "title": "乗客乗車データ項目詳細定義 (乗客アプリ)",
      "type": "object",
      "description": "乗客乗車データ項目詳細定義 (乗客アプリ) に関するJSON Schema (No.1-19) による定義。乗客乗車に関する情報をフラットなレコードとして定義しています。",
      "examples": [
        {
          "id": "1",
          "attributes": {}
        }
      ]
    },
    {
      "url": "http://json-schema.org/draft-07/schema#",
      "title": "乗客乗車データ項目詳細定義 (乗客アプリ)",
      "type": "object",
      "description": "乗客乗車データ項目詳細定義 (乗客アプリ) に関するJSON Schema (No.1-20) による定義。乗客乗車に関する情報をフラットなレコードとして定義しています。",
      "examples": [
        {
          "id": "1",
          "attributes": {}
        }
      ]
    }
  ]
}

```

データの物理名、型、データの入力規則などの技術的詳細を網羅的に定義する仕様書(案)の本体
開発時の「辞書」として機能する

標準仕様(案)で策定するデータの取りうる構造の一例を示したERD
データのジョインが必要な際の参考資料として機能する

開発者がRDBMSの設計やバリデーション(検証)実装等に利用するJson形式の技術定義(JSON Schema準拠)とjson-schema-forhumansを利用しJSON Schemaを人が読み易いHTMLに変換したもの

サンプルデータ実装(案)

A	B	C	D	E	F
trip_id	user_phor	user_genc	user_age	dispatch_i	dispatch_
999a999z	81	女性	26	2025-10-01	2025-10-01
999a999z				2025-10-01	2025-10-01
G	H	I	J	K	L
cancellation_id	trip_status	operation	boarding	alighting	boarding
2025-10-01	降車完了	公共ライド	2025-10-01	2025-10-01	大分県別府市
2025-10-01	降車完了				
M	N	O	P	Q	R
alighting_id	vehicle_id	pu	serviced_o	driver_id	trip_total_time
大分県別府市	大分999a	5	別府市、公	999a999z	2500
					1500

実際の開発担当者が具体的実装イメージを持つためのCSVファイル

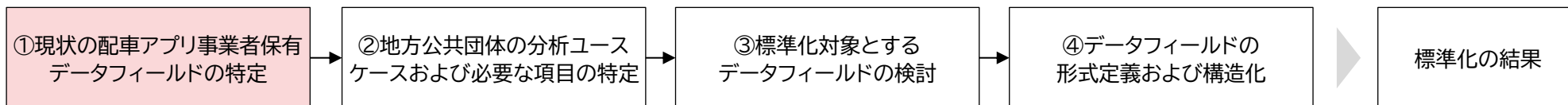


①現状の配車アプリ事業者保有データフィールドの特定

※配車アプリ事業者から受領した実際のデータ名称は非公開情報のため、イメージとして記載

検討ステップ

- A) 地方公共団体に提供されている11レポートを2配車アプリ事業者より受領
- B) 受領したデータにはローデータと集計データが含まれていたため、各データについてローデータ・集計データの別を分類
- C) 集計データについて、配車アプリ事業者が保有していると想定されるローデータの内容を推定
- D) 配車アプリ事業者にヒアリングを行い、集計データから推測したローデータの内容を確定
→配車アプリ事業者から直接受領したローデータと、集計データを分解して整理したローデータ、合わせて計104項目となった



データ項目整理の考え方(サンプル)

#	配車アプリ事業者分類	データテーブル分類	受領データテーブル名	受領データフィールド名 (ローデータ・集計データ混在)	ローデータフィールド名	...
1	A社	ローデータ	乗降実績テーブル	配車リクエスト日時	配車リクエスト日時	
2	A社	ローデータ	乗降実績テーブル	乗車日時	乗車日時	
3	A社	ローデータ	ドライバーテーブル	営業所名	営業所名	
4	A社	ローデータ	ドライバーテーブル	ドライバーの氏名	ドライバーの氏名	
5	B社	ローデータ	ドライバーテーブル	組織	組織	
6	B社	ローデータ	乗務員名	乗務員名	乗務員番号	
7	B社	集計データ				
8	B社	集計データ	ドライバーテーブル	ドライバー起因キャンセル数	勤務日	
9	B社	集計データ	ドライバーテーブル	ドライバー起因キャンセル数	配車確定日時	
10	B社	集計データ	ドライバーテーブル	ドライバー起因キャンセル数	乗車ステータス区分	
...						

B)ローデータと集計データに分解

C,D)集計データはローデータに分解

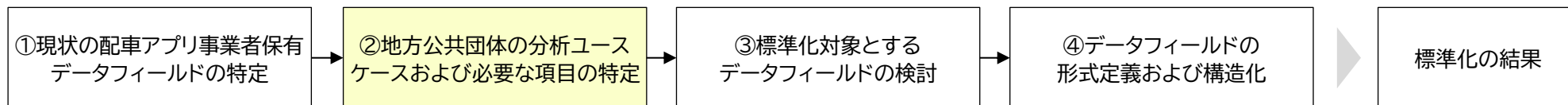


②地方公共団体の分析ユースケースおよび必要な項目の特定

※配車アプリ事業者から受領した実際のデータ名称は非公開情報のため、イメージとして記載

検討ステップ

- A) 地方公共団体にヒアリングを実施し、分析ユースケース・分析メニューを整理
- B) 整理した分析ユースケースを満たすために必要な項目を検討
→地方公共団体の分析ユースケースに基づき必要とされる項目は計16項目となった



データ項目整理の考え方(サンプル)

#	ユースケース	分析メニュー	必要項目
1	需給分析	地域全体/場所ごとのマッチ率	配車リクエスト日時
1	需給分析	地域全体/場所ごとのマッチ率	乗車ステータス区分
1	需給分析	地域全体/場所ごとのマッチ率	...
...			

A)地方公共団体のニーズからユースケース・分析メニューを整理

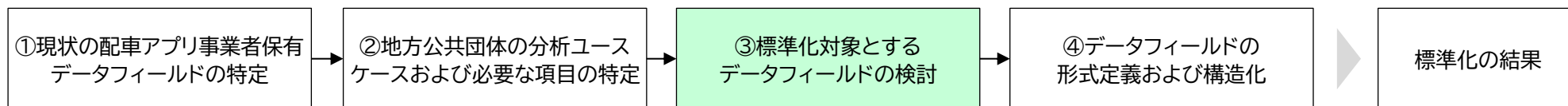
B)ユースケース導出に必要な項目を検討

③標準化対象とするデータフィールドの検討

※配車アプリ事業者から受領した実際のデータ名称は非公開情報のため、イメージとして記載

検討ステップ

- A) 配車アプリ事業者保有データフィールドを基準として、分析ユースケースから導かれたデータフィールドを補足
→配車アプリ事業者保有データフィールドと分析ユースケースから導かれたデータフィールドは計108項目となった



データ項目整理の考え方(サンプル)

#	受領データテーブル名	ローデータフィールド名	算出元	...
1	乗降実績テーブル	配車リクエスト日時	事業者保有/分析ユースケース	
2	乗降実績テーブル	乗車日時	事業者保有/分析ユースケース	
3	ドライバーテーブル	ドライバーの氏名	事業者保有	
4	ドライバーテーブル	組織	事業者保有	
5	ドライバーテーブル	ドライバー評価	事業者保有	
6	ドライバーテーブル	乗務員番号	事業者保有/分析ユースケース	
7	ドライバーテーブル	勤務日	事業者保有/分析ユースケース	
8	ドライバーテーブル	配車確定日時	事業者保有/分析ユースケース	
9	ドライバーテーブル	乗車ステータス区分	事業者保有/分析ユースケース	
10	ユーザーテーブル	ユーザーの性別	分析ユースケース	
...				

A)分析ユースケースから導かれたデータフィールドを補足

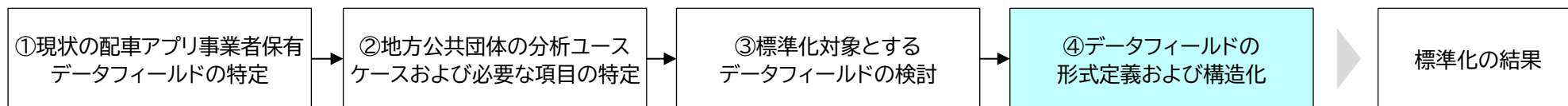


④データフィールドの形式定義および構造化

※配車アプリ事業者から受領した実際のデータ名称は非公開情報のため、イメージとして記載

検討ステップ

- A) 配車アプリ事業者内外での重複を削除・統合
- B) 地方公共団体のユースケース上不要なフィールドを削除
- C) 各フィールドの名称・データ型・入力規則等の形式を定義
- D) データフィールドは計22項目となった。「乗降実績データ」と「ドライバー勤務データ」の2つに整理

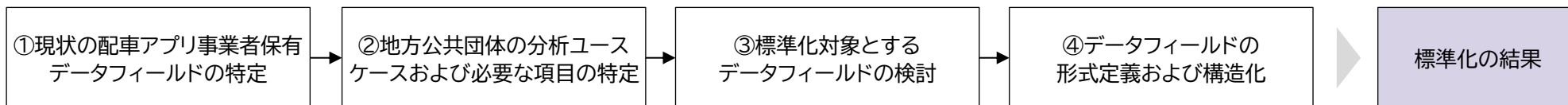


データ項目整理の考え方(サンプル)

#	配車アプリ事業者分類	フィールド名	物理名	ユニークキー	必須	データ型	サンプルデータ	入力規則	分類
1	A社	ナンバープレート							
2	A社	自動車登録番号	registration_name			string	大分999あ9999	C) 名称・データ型・入力規則等の形式を定義 ・ 車両を一意に識別するための情報 ・ 「地域名、分類番号、ひらがな等、一連指定番号(4桁)」で記載	乗降実績データ
3	B社	ドライバー評価							
5	B社	ドライバー勤務日	driver_			date	2025-10-01	D) 「乗降実績データ」と「ドライバー勤務データ」の2つに大別 ・ ドライバーが実際に勤務(稼働)した日 ・ 形式はYYYY-MM-DD	ドライバー勤務データ
...									



標準仕様(案)を用いることで、2事業者から受け取ったデータを同じ定義・指標を用いて精緻かつ円滑に分析が可能になった



データ項目整理の考え方(サンプル)

標準化(案)を用いることで、複数の事業者から受領したデータを同一定義を用いて分析することが可能になった。

例) マッチ率の算出

受領データ

#	受領社名	フィールド名	物理名	受領データ	入力規則	...
1	A社	配車リクエスト日時	dispatch_request_at	2025-10-01T12:00:00	<ul style="list-style-type: none"> ユーザーが配車アプリにて配車をリクエストした日時。当該時刻を起点として1回の乗車意思を1リクエストとして扱い、同一ユーザーから10分以内の複数リクエストは1件に集約される形式はYYYY-MM-DDThh:mm:ss 	
2				:45	<ul style="list-style-type: none"> ユーザーが配車アプリにて配車をリクエストした日時。当該時刻を起点として1回の乗車意思を1リクエストとして扱い、同一ユーザーから10分以内の複数リクエストは1件に集約される形式はYYYY-MM-DDThh:mm:ss 	
3	A社	乗車ステータス区分	trip_status_type	降車完了	<ul style="list-style-type: none"> 配車リクエストに対する乗車結果を識別するためのステータスを表すコード 	
...						

複数配車アプリ事業者からデータを受領しても、定義が同一であるため、分析にかかる手間を削減可能に

計算式

マッチ率 = 配車確定数 ÷ (配車リクエスト数 - ユーザー起因による配車リクエストキャンセル数)

分析ユースケースの集計・計算方法が定義されたため、算出が容易に

分析

時間×場所ごとのマッチ率			
時間	○エリア	△エリア	...
10/1水 0700-0730	85%	89%	...
0730-0800	88%	76%	...
0800-0830	99%	98%	...
⋮	⋮	⋮	⋮
2330-2400	89%	93%	...



第3章 調査・検証

乗降実績データ標準仕様(案)の実務上の有効性を確認することを目的に、地方公共団体・配車アプリ事業者へのヒアリングを実施した。その結果、標準仕様(案)の策定により、地方公共団体におけるデータ解析や加工・統合にかかるコストが軽減されるとの評価が得られたと共に、マッチ率等の主要分析メニューが標準仕様(案)のデータ項目から算出可能であることが確認された。さらに、配車アプリ事業者からは標準仕様書(案)を出発点として地方公共団体と討議できるようになり、データ共有に係る調整負担が削減されるとの評価が得られた一方、今後の実証等による有用性検証が必要なことも示唆された。

データ仕様を標準化することで、フォーマット統合が容易になり、円滑な公共ライドシェアの導入検討等に繋がることを検証した

プロジェクト全体の仮説

- 配車アプリ事業者ごとに異なる配車アプリ乗降実績データの仕様を統一することで、地方公共団体におけるデータフォーマット解析や加工・統合等にかかるコストが削減され、政策検討等をより少ないコストで必要な情報の欠落なく円滑に行うことが可能になる。

観点ごとの仮説

ビジネス価値

- 標準仕様(案)を用いることで、新規で公共ライドシェア等を導入し、データ活用を行う地方公共団体との調整・討議にかかるコストが低下する。

公共価値

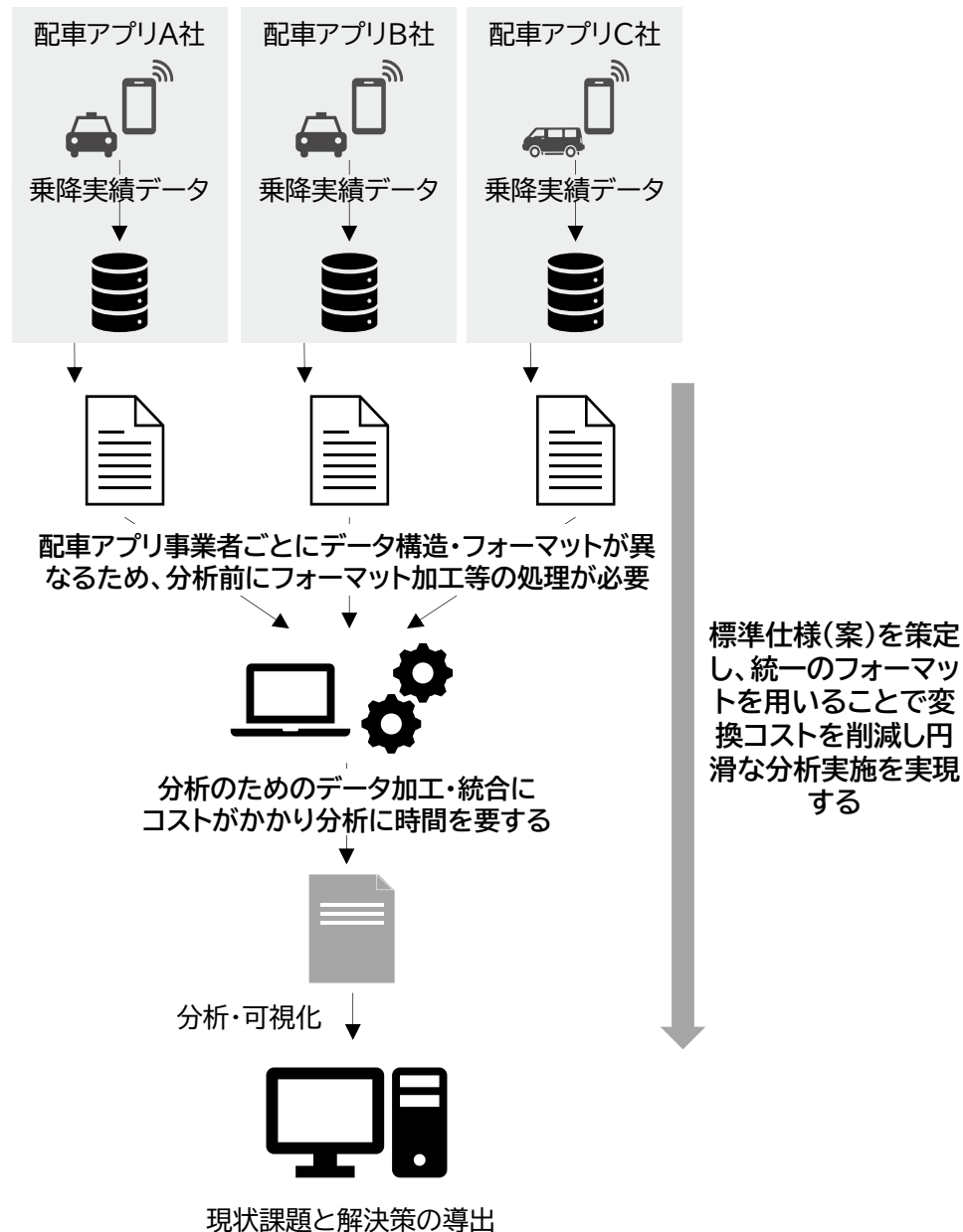
- 標準仕様(案)に沿ったデータ提供を受けることで、データ検証や加工、統合、分析およびレポート作成コストが削減される。

ユーザー価値

- 公共ライドシェアの政策・事業評価に用いるマッチ率を始めとした分析が不足なく行うことができ、事業の利便性や効率性が向上する。

技術価値

- データの仕様や分析に関する理解共有の観点で、地方公共団体や配車アプリ事業者の活用に資する標準仕様(案)が策定される。



配車アプリ事業者および地方公共団体へのヒアリングで、乗降実績データ標準仕様(案)が活用可能であり、データ解析コスト等の削減に繋がることを確認した

検証メニュー一覧

検証メニュー	実施事項	被験者	ヒアリングシナリオ
ヒアリング検証: 地方公共団体	<ul style="list-style-type: none"> 標準仕様(案)によりデータの加工・統合コスト等が削減するものになっていることを確認する 標準仕様(案)により主要データ分析が過不足なく行えるものになっているか確認する 策定した標準仕様(案)が導入や検証の討議・調整に役立つものとなっていることを確認する 	<ul style="list-style-type: none"> 別府市 	<ul style="list-style-type: none"> 現在配車アプリ事業者から提供されているデータを用いて分析している担当者等を対象に、これまでフォーマット解析や加工・統合等にどの程度の時間を有していたか、また標準仕様(案)の利用によりどの程度それら分析前処理にかかる時間が減少するか確認する また、公共ライドシェア事業に関するデータ分析を行っている地方公共団体に対し、政策検討等に必要となる主要データ分析が標準仕様(案)を用いることで過不足なく行えるか確認する
ヒアリング検証: 配車アプリ事業者	<ul style="list-style-type: none"> 策定された標準仕様(案)が現行業務と大きく乖離がないことを確認する 策定した標準仕様(案)が導入や検証の討議・調整に役立つものとなっていることを確認する 	<ul style="list-style-type: none"> GO株式会社 Uber Japan株式会社 	<ul style="list-style-type: none"> 策定した標準仕様(案)が現行のシステムから出力できる構造となっているか、フィールド定義で定義されたデータ型等に技術的な支障がないかといった技術的な実現性を確認する また、標準フォーマットを出力する場合に予想される工数やコストなど、実運用上起こりうる懸念についても合わせて確認する
机上検証	<ul style="list-style-type: none"> 配車アプリ事業者の公共ライドシェア事業新規導入時、地方公共団体との調整からデータ提供までに必要な作業工程を洗い出し、乗降実績データ標準仕様書(案)およびガイダンスを利用した場合と利用しない場合を比較する 	-	



ビジネス価値、公共価値、ユーザー価値および技術価値の4つの観点でKPIを設定した

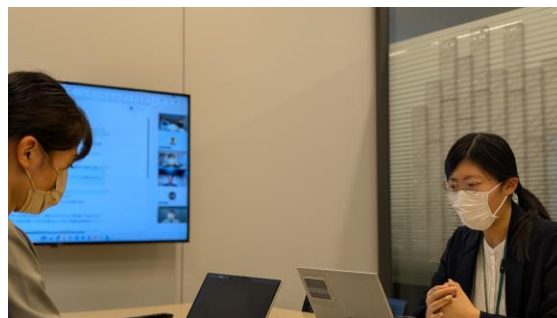
検証仮説・検証項目・KPI

観点	検証仮説	検証項目	KPI
ビジネス価値	標準仕様書(案)を用いることで、新規で公共ライドシェア等を導入し、データ活用を行う地方公共団体との調整・討議にかかるコストが低下する	標準仕様書(案)およびガイダンスを活用することによる公共ライドシェア等新規導入地方公共団体との調整・討議コストの削減予想割合	調整・討議コスト:大いに減る(70%減)
		標準仕様書(案)およびガイダンスを活用することによる新規の地方公共団体とのデータ提供検討時の作業工程削減数	配車アプリ事業者の地方公共団体向け作業工程:半数工程減
公共価値	標準仕様(案)に沿ったデータ提供を受けることで、データ検証や加工、統合、分析およびレポート作成コストが削減される	標準仕様(案)を活用することによるデータフォーマット解析・コストの削減予想割合	分析前処理コスト:大いに減る(70%減)
ユーザー価値	公共ライドシェアの政策・事業評価に用いるマッチ率を始めとした分析が不足なく行うことができ、事業の利便性や効率性が向上する	地方公共団体の分析ユースケースに対する必要なデータ項目の充足	公共ライドシェア事業の分析ユースケースに必要な情報の不足:0
技術価値	データの仕様や分析に関する理解共有の観点で、地方公共団体や配車アプリ事業者の活用に資する標準仕様(案)が策定される	標準仕様書(案)およびガイダンスを用いることで、データの仕様や分析に関する前提が共有され、導入推進や検証が円滑になることへの見込	公共ライドシェア事業導入に向けての地方公共団体と配車アプリ事業者間の討議・調整:円滑になる

ヒアリング調査・検証



ヒアリングの様子
(地方公共団体)



ヒアリングの様子
(配車アプリ事業者)



配車アプリを用いて公共ライドシェアの配車
を行った様子

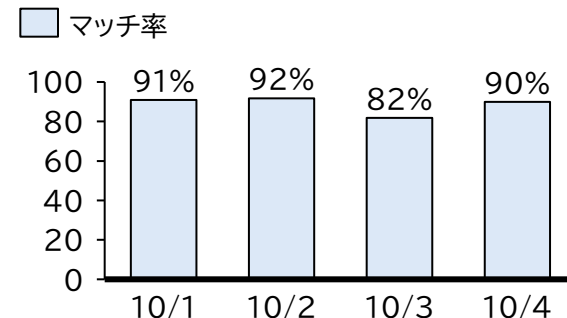


公共ライドシェアに乗車した際の様子

	A	B	C	D	E	F
		10月1日	10月2日	10月3日	10月4日	...
マッチ率		90.91%	91.67%	81.82%	90.00%	
配車確定数		10	11	9	9	
配車リクエスト数		12	12	12	12	
ユーザー起因による配車キャンセル数		1	0	1	2	

	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P
trip_id	999a9992	+81	女性	26	2025-10-2025-10-01T12:10:00	乗車完了	公共ライド	2025-10-2025-10-01T12:10:00	乗車完了	公共ライド	2025-10-2025-10-01T12:10:00
user_pl	999a1112	+81	男性	42	2025-10-2025-10-01T12:00:00	乗車完了	公共ライド	2025-10-2025-10-01T12:10:00	乗車完了	公共ライド	2025-10-2025-10-01T12:30:00
user_ag	999a1122	+81	女性	56	2025-10-2025-10-01T12:20:00	乗車完了	公共ライド	2025-10-2025-10-01T12:30:00	乗車完了	公共ライド	2025-10-2025-10-01T12:30:00
dispatc	999a1132	+81	男性	32	2025-10-2025-10-01T12:20:00	乗車完了	公共ライド	2025-10-2025-10-01T12:30:00	乗車完了	公共ライド	2025-10-2025-10-01T12:30:00
cancelli	999a1142	+81	男性	29	2025-10-2025-10-01T12:20:00	キャンセル	公共ライド	2025-10-2025-10-01T12:30:00	キャンセル	公共ライド	2025-10-2025-10-01T12:30:00
trip_stz	999a1152	+1	女性	46	2025-10-2025-10-01T12:30:00	乗車完了	公共ライド	2025-10-2025-10-01T12:40:00	乗車完了	公共ライド	2025-10-2025-10-01T12:50:00
operati	999a1162	+86	女性	63	2025-10-2025-10-2025-10-01T12:50:00	キャンセル	公共ライド	2025-10-2025-10-01T12:50:00	キャンセル	公共ライド	2025-10-2025-10-01T12:50:00
boardin	999a1172	+82	その他	20	2025-10-2025-10-2025-10-01T12:50:00	キャンセル	公共ライド	2025-10-2025-10-01T12:50:00	キャンセル	公共ライド	2025-10-2025-10-01T12:50:00
allightin	999a1182	+1	男性	27	2025-10-2025-10-01T12:50:00	乗車完了	公共ライド	2025-10-2025-10-01T13:00:00	乗車完了	公共ライド	2025-10-2025-10-01T13:00:00
	999a1192	+86	女性	38	2025-10-2025-10-01T12:50:00	乗車完了	公共ライド	2025-10-2025-10-01T13:00:00	乗車完了	公共ライド	2025-10-2025-10-01T13:00:00

標準化された乗降実績データのサンプル
データを用いて分析を行うイメージ画面



標準仕様(案)のサンプルデータを用いた
分析によりマッチ率が
可視化されたイメージ画面

調整・討議コスト削減

KPI詳細

KPI	定義	目標設定根拠
調整・討議コスト:大いに減る	調整・討議に要する時間をヒアリングベースで取得	過去事例からの類推

ヒアリング先

分類	具体名称	部署	役職	担当業務	人数
データ提供者	GO株式会社	ビジネス企画部	担当者	データ提供・調整	1人
	Uber Japan株式会社	政府渉外・公共政策部	担当者	データ提供・調整	1-2人

質問項目

設問	質問項目
1	これまで、新規で公共ライドシェア等を導入する地方公共団体等とのデータ提供にかかる調整や討議にどの程度の時間を要していましたか？特に、こういった調整に時間を要していたでしょうか？
2	標準仕様(案)を素案して用いることで、今後新規で公共ライドシェア等を導入する地方公共団体との調整・討議にかかる時間はどの程度削減される見込みでしょうか？

ヒアリング結果

- 標準仕様(案)を用いることで、公共ライドシェアに関する政策判断に必要な指標があらかじめ整理・共有されるため、これまで最も時間を要していた地方公共団体との認識合わせが円滑に進むことが示された。
- 他方、実務上の削減余地については、既存事例が限られているため、今後実証が必要であることも指摘された。

事業者作業工程削減

KPI詳細

KPI	定義	目標設定根拠
配車アプリ事業者の地方公共団体向け作業工程:半数工程減	新規の地方公共団体とのデータ提供検討時の作業工程削減数	データ仕様標準化により地方公共団体ごと個別のカスタマイズに係る工数が不要となる見込みのため

KPIの計測方法

- 配車アプリ事業者の公共ライドシェア事業新規導入時、地方公共団体との調整からデータ提供までに必要な作業工程を洗い出し、乗降実績データ標準仕様書(案)およびガイダンスを利用した場合と利用しない場合を比較した。

標準仕様書(案)を利用しなかった場合		標準仕様書(案)を利用した場合		削減	一部削減
工程数	工程名	工程数	工程名	削減理由	
1	分析目的の確認	1	分析目的の確認		
2	必要データ項目の確認	2	必要データ項目の確認	標準化された仕様に準拠することで個別調整不要に	
3	必要データ仕様の確認	3	必要データ仕様の確認		
4	データ項目・仕様の調整	4	データ項目・仕様の調整		
5	データ提供の条件調整・覚書等の締結	5	データ提供の条件調整・覚書等の締結	テンプレートを活用	
6	データ収集・加工	6	データ収集・加工	1-4 同様	
7	データ提供	7	データ提供		
8	データの都度提供	8	データの都度提供	1-4 同様	

結果

- 本比較の結果、配車アプリ事業者の地方公共団体との新規導入時の作業工程は8工程から2工程へと削減されることが確認された。



標準仕様(案)を活用することで、分析前のフォーマット解析・変換等のデータ処理工数が最大9割削減されることが分かった

結果のまとめ

検証仮説

標準仕様(案)に沿ったデータ提供を受けることで、データ検証や加工、統合、分析におよびレポート作成コストが削減される。

検証結果

乗降実績データの標準仕様(案)活用により、地方公共団体に毎月かかっていたデータフォーマットの解析やデータの加工・統合等に要していた分析前の処理コストが削減されることが(最大9割)示された。

特に、新たな事業者との契約の際など、新規のデータセットを受領する際に、約1カ月かかっていたフォーマット解析・確認作業が、フォーマットが統一され個別仕様ごとの定義確認等が不要になることで、約1-2日程度へ短縮される見込みであることが示された。

得られた示唆

分析前処理コストの削減および精度向上

データの解析・加工負荷が従来よりも軽減される見込みが示され、地方公共団体の公共ライドシェア事業の導入および運営へのハードルが下がることが示唆された。また、コスト削減の結果として地方公共団体が現状よりも頻度の高い分析が可能となりうることを示された。

また、従来は配車アプリ事業者独自のフォーマットの解析や数値の精査に時間を要していたが、標準仕様(案)の活用により、アプリ事業者を横断して同一の定義を用いることができるようになるため、頻度向上のみならず精度も高い分析が地方公共団体主導で行えることが示唆された。

KPI詳細

KPI	定義	目標設定根拠
分析前処理コスト:大いに減る(70%減)	分析前の解析・処理に要する時間をヒアリングにて確認	本標準化(案)検討は分析前工程の主要部分を不要とすることを狙いとしているため 割合等は過去事例からの推定

ヒアリング先

分類	具体名称	部署	役職	担当業務	人数
データ利用者	大分県別府市	企画戦略部	管理職	業務統括	1人

ヒアリング結果

作業項目	詳細	別府市 ヒアリング結果 (作業期間)	
		現行	標準化後
(毎月)データフォーマットの解析・データの加工、統合	受領したデータを解析し分析用に加工する。 ・フォーマットの構成を確認する ・レコードの定義を合わせる ・レコードの粒度を合わせる	約2日	約2時間 (最大9割減)
(新データフォーマット受領時)データフォーマットの解析・確認	受領したデータ使用を確認する。 ・レコードの粒度 ・項目ごとの仕様確認 ・マスタ情報の確認 ・配車アプリ事業者への確認・調整	約20日	1-2日

KPI達成結果

KPI	結果	詳細
分析前処理コスト:大いに減る(70%減)	達成	毎月の分析前処理に必要な時間:最大9割減



検証方法

KPI詳細

KPI	定義	目標設定根拠
公共ライドシェア事業における主要分析に必要な情報の不足:0	地方公共団体が分析に必要とする主要データに対し標準仕様(案)がカバーできていない項目の数	地方公共団体の分析ニーズも合わせて必要なデータ項目を検討しており、分析に必要なデータ項目を満たしていることが求められるため

ヒアリング先

分類	具体名称	部署	役職	担当業務	人数
データ利用者	大分県別府市	企画戦略部	管理職	業務統括	1人

質問項目

設問	質問項目
1	標準仕様書(案)に記載されたデータフィールドを用いると、計13個の分析メニューの分析・集計が行える想定ですが、必要フィールドに不足はないでしょうか？
2	検討した各分析メニューの分析・収集方法は、地方公共団体等において分析できる方法となっているでしょうか？運用上の課題はありますか？

結果の詳細

KPI達成結果

KPI	結果	詳細
公共ライドシェア事業における主要分析に必要な情報の不足:0	達成	地方公共団体の13個の分析メニューに対して、標準仕様書(案)記載のデータが不足していないことをヒアリングにて確認した

ヒアリング結果

- 標準化データフィールドを用いることで、地方公共団体で必要な分析メニュー13個を全て分析できることが判明し、必要な情報の不足が0であることが確認できた。
- また、各分析メニューの集計方法について、地方公共団体で分析可能な方法となっていることを確認できた。

検証方法

KPI詳細

KPI	定義	目標設定根拠
公共ライドシェア事業導入に向けての地方公共団体と配車アプリ事業者間の討議・調整:円滑になる	KPIの観点での評価をヒアリングにて確認	データ提供者、利用者の双方に共通する具体的な価値を検証するため

KPIの計測方法

公共ライドシェアの実証運行が行われている地方公共団体・運行事業者および配車アプリ事業者に対してヒアリングを実施する

ヒアリング先

分類	具体名称	部署	役職	担当業務	人数
データ利用者	大分県別府市	企画戦略部	管理職	業務統括	1人
データ提供者	GO株式会社	ビジネス企画部	担当者	データ提供・調整	1人
	Uber Japan株式会社	政府渉外・公共政策部	担当者	データ提供・調整	1-2人

質問項目

分類	設問	質問項目
標準化の方向性とスコープ	Q1.標準化の意義	今回提示された標準化の目的(データ変換コスト削減、活用促進等)に対し、貴社の業務課題解決に寄与すると感じましたか？
	Q2.対象スコープ	今回対象としている「乗降実績(配車アプリ)」の範囲は、地域交通分析において適切ですか？
標準仕様(案)技術的実現性	Q3.フィールド定義	フィールド定義で定義された項目の中で、貴社の現行システムから出力が困難、またはデータが存在しない項目はありますか？
	Q4.データ型・形式	データ型・形式について、各フィールドのデータ型や、ファイル命名規則について、技術的な支障はありますか？
標準仕様(案)利用に伴うコスト	Q5.出力改修コスト	現行システムからこの標準フォーマットを出力する場合、工数やコスト感ほどの程度と想定されますか？
総合評価	Q6.標準仕様(案)活用への期待	標準仕様(案)を用いることで、データの仕様や分析に関する前提がデータ提供者・利用者間で共有され、議論が円滑になることを期待されますか？



結果の詳細

ヒアリング結果

ヒアリングの結果、データ提供者・利用者のステークホルダより、標準仕様(案)を用いることで、データの仕様や分析に関する前提が共有され、議論が円滑になることを期待する旨がコメントされた。

特に、標準仕様(案)およびガイダンスを用いることで、地方公共団体と配車アプリ事業者間で特に議論にコストがかかる、データの仕様や分析・集計に関する定義が共有されることで、議論が円滑に行うことができ、公共ライドシェアの導入や検証における討議や調整のコストが下がる可能性が示唆された。

KPI達成結果

KPI	結果	詳細
公共ライドシェア事業導入に向けての地方公共団体と配車アプリ事業者間の討議・調整:円滑になる	達成	地方公共団体と配車アプリ事業者より、標準仕様書(案)およびガイダンスが両者間での理解共有に資することで、討議や調整が円滑になりうることを確認した

第4章 まとめ

地方公共団体及び配車アプリ事業者の現状・課題を踏まえつつ、公共ライドシェアにおける乗降実績データの標準仕様(案)を策定した。その結果、地方公共団体においてはデータ解析や分析のための加工・統合コストの削減、配車アプリ事業者においてはデータ共有に関する調整負担の軽減に繋がるとの評価が一定得られた。来年度は全国の地方公共団体や配車アプリ事業者も含めた全国版標準仕様として整備することで、公共ライドシェアやタクシー等におけるデータ活用の新たなスタンダードが確立されることが期待される。

現行仕様と親和性が高く、地方公共団体のデータ活用方法を満たす乗降実績データ(配車アプリ)の標準仕様(案)を策定し、データ活用への有用性が示された

得られた成果

標準仕様(案)策定による技術的妥当性と分析有用性の確認

現状、配車アプリ事業者によって異なる乗降実績データのデータ形式を標準仕様(案)として策定するため、計2社11種類の既存レポートフィールドを調査するとともに、地方公共団体におけるデータの活用方法の調査を踏まえ、必要なデータ項目を精査・統合した。

その結果、地方公共団体のデータ活用方法に叶う、配車アプリ事業者個別のシステムに依存しない乗降実績データ(配車アプリ)全22項目を策定した。

ヒアリングを通じ、大分県別府市における公共ライドシェアの取組をモデルケースとして整理したものであるが、特定の配車アプリ事業者に依存しない汎用的な構造であることや、地方公共団体における主要データ分析に必要な項目が充足していることが確認された。

これは、今後、全国の地方公共団体および複数の配車アプリ事業者を対象とした標準仕様へと発展させていくことを想定した基礎的な整理として位置づけられる。

標準仕様(案)によるデータ提供およびデータ加工・統合コストの削減余地の確認

従来地方公共団体にて行っていたデータの仕様確認や分析のための加工・基準の統合が標準仕様(案)の利用によって不要となる可能性が示され、ヒアリングでは最大90%のコストの削減余地があることが示された。

また、標準仕様(案)を用いることで、配車アプリ事業者の地方公共団体等との調整・討議が一定円滑化される余地が示された。

標準フォーマット導入による政策の立案・分析高度化の実現

大分県別府市へのヒアリングにおいて、標準仕様(案)の項目および仕様により、公共ライドシェア実証運行において求められる分析が行えることを確認し、分析上の主要データ項目に不足がないことを確認した。従前行っていたデータ加工や配車アプリ事業者との個別調整にかかる時間も減少することが見込まれ、地域交通の最適化に寄与する実用的な仕様であると確認できた。

得られたナレッジのまとめ

配車アプリ 乗降実績データの策定

地方公共団体におけるデータ利用の目的を踏まえ、分析上必要なデータ項目を精査・統合し、配車アプリ事業者固有のシステムに依存しない共通的に利用可能な「乗降実績データ標準仕様(配車アプリ)(案)」全22項目を特定した。

乗降実績データ標準仕様(案)の有用性確認

データ提供者・データ利用者双方の観点から、関係者にヒアリングによる技術検証を実施した結果、本仕様(案)が実務におけるデータを用いた分析への利用可能性があることが示され、公共ライドシェア等の配車アプリの乗降実績データの有用性を確認できた。

本プロジェクトの成果物

- 配車アプリ乗降実績データ標準化プロジェクト プロジェクトレポート
- https://www.mlit.go.jp/commmmons/projectreport/22_01/
- 乗降実績データ標準仕様書(配車アプリ)(案)
- <https://www.mlit.go.jp/commmmons/document/006/>
- 乗降実績データ標準仕様開発(配車アプリ) 技術検証レポート
- https://www.mlit.go.jp/commmmons/tech_report/022/

将来展望

標準仕様の全国展開を行い、全国の配車アプリ事業者・地方公共団体が共通のフォーマットを用いてデータ提供および分析が行える社会の実現を目指す

全国規模での標準フォーマットの策定および全国展開

本プロジェクトで策定した地域限定の標準仕様(案)の適用範囲を広めて実効性を高めるため、今後は全国の配車アプリ事業者および全国の地方公共団体に調査範囲を広げ、全国版の標準仕様の策定を目指す。

また、全国展開にあたっては、導入ガイドライン等の整備を進めることで、標準仕様利用のハードルを下げ、データ提供者・利用者双方が円滑に連携できる環境を実現する。

多様な分析ユースケースへの対応と汎用性の確立

特定の地域や分析ニーズに寄らない、汎用性の高い標準仕様を策定する。

日本版ライドシェアや公共ライドシェアを導入している他地方公共団体の分析目的を踏まえた必要データ項目等、異なる運行形態や異なるデータ利用のニーズを反映し、全国共通的に用いることができる汎用性を担保する。

データ駆動による持続可能な地域交通デザインの確立

地方公共団体等のデータ利用者が低コストで高品質な乗降実績データ(配車アプリ)を活用できる環境が整備されることで、需要に応じた適切な供給量設定など、データに基づく政策決定が可能となる。

公共ライドシェア等の導入検討、導入、運行改善が地方公共団体主導で行える環境を構築することで、持続可能な地域公共交通の実現を目指す。



公共ライドシェアの様子



公共ライドシェアに乗車した際の様子

用語集

enum	<ul style="list-style-type: none"> ・ 列挙型(enumeration)。 ・ あらかじめ決められた選択肢の中から値を設定するデータ型。
ODデータ	<ul style="list-style-type: none"> ・ Origin(出発地)とDestination(到着地)が紐づいた移動データ。 ・ 本仕様(案)においては、「乗車」と「降車」を1つのレコードとしてまとめたデータ形式を指す。
クレンジング	<ul style="list-style-type: none"> ・ バラバラな形式のデータを分析・活用できる状態にするために、フォーマット変換や不要な情報の削除、エラーの修正などを行う前処理の工程を指す。
サイロ化	<ul style="list-style-type: none"> ・ データが事業者や交通システムごとに独自の仕様で管理され、他システムとの連携や横断的な統合が困難になっている状態のことである。
JSON Schema	<ul style="list-style-type: none"> ・ JSONデータの構造やデータ型(文字列、数値、日付など)を定義するための仕様記述言語。 ・ 本プロジェクトでは、データの技術的なバリデーション(検証)ルールの定義に使用している。
乗降実績情報	<ul style="list-style-type: none"> ・ 「実際の移動」に関する動的(可変)な情報。 ・ 乗車・降車の日時、場所、精算金額など、利用のたびに発生する事実情報。
ドライバー勤務情報	<ul style="list-style-type: none"> ・ 「ドライバーの勤務」に関する動的(可変)な情報。 ・ ドライバーID、ドライバー勤務日、ドライバー稼働開始・終了時刻の、ドライバーの勤務のたびに発生する事実情報。

参考情報

- ・ 地域交通DX推進プロジェクト「COMmmmons」ウェブサイト
 - <https://www.mlit.go.jp/commmmons/>
- ・ 「交通空白」解消本部
 - https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000237.html
- ・ JSON ShcemaSpecification
 - <https://json-schema.org/>
- ・ json-schema-for-humans
 - <https://github.com/coveooss/json-schema-for-humans>
- ・ 文字コード(UTF-8)
 - <https://home.unicode.org/>



乗降実績データ標準仕様(案)開発(配車アプリ) 技術検証レポート
Ver1.0

発行日: 2026年3月

委託者: 国土交通省 総合政策局
モビリティサービス推進課

受託者: アクセンチュア株式会社